
Conclusion : Routes et pouvoirs

Céline Perol

**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/siecles/1425>

ISSN : 2275-2129

Éditeur

Centre d'Histoire "Espaces et Cultures"

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2007

Pagination : 113-115

ISBN : 978-2-84516-365-2

ISSN : 1266-6726

Référence électronique

Céline Perol, « Conclusion : Routes et pouvoirs », *Siècles* [En ligne], 25 | 2007, mis en ligne le 05 février 2014, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/siecles/1425>

CONCLUSION : ROUTES ET POUVOIRS

Ce qui fait la route

De la Rome antique aux compagnons du Tour de France, la route s'impose comme un lieu privilégié d'exercice du pouvoir. La diversité des périodes, des espaces et des thèmes abordés par les travaux présentés vient souligner ce point de convergence fondamental. Elle met en avant la multiplicité des pouvoirs concernés : autorités supérieures, impériale, royale ou pontificale, et instances locales, la ville, l'évêque ou les notables laïques. Ces acteurs interviennent pour garantir l'entretien des routes, une assistance aux voyageurs et leur protection. Ce sont là des impératifs élémentaires et permanents dont témoignent les dédicaces des ponts romains (L. Lamoine et M. Cébaillac), comme les statuts communaux de Bologne du XIII^e siècle (Th. Szabó) ou l'*Atlas de Trudaine* des années 1730 (St. Blond). Ils doivent assurer une circulation des hommes et des produits, une mobilité sur laquelle repose la prospérité d'une économie et le contrôle militaire ou administratif d'un territoire. Les pouvoirs religieux jouent un rôle important en associant cette « politique routière » à la pratique de la charité et en assurant ainsi l'afflux important de dons pour la construction de routes et de ponts. L'institutionnalisation des œuvres de charité associées à la route (Th. Szabó) vient renforcer son caractère sacré et relayer la fonction protectrice des chapelles et de leurs images votives qui jalonnent les chemins (S. Cassagnes-Brouquet).

Les lieux de route que sont les ponts et les villes jouent un rôle de premier plan dans ce processus de contrôle et de maîtrise de l'espace. Ce sont à la fois des points de passage et de rupture du cheminement (J.-L. Fray) où interviennent de façon privilégiée les institutions locales et territoriales. Cet aspect est souligné par l'ensemble des auteurs. Les dédicaces des ponts romains de l'Empire, les chapelles médiévales du Limousin, les mesures législatives de l'Italie communale ou du royaume de France du XVIII^e siècle, les relations spatiales des villes médiévales ou les obligations imposées aux compagnons du Tour de France font apparaître la nécessité de marquer les étapes du parcours du sceau des autorités. Le pont, point de passage délicat où se focalise dans les récits l'angoisse de l'itinérance, se présente comme un haut lieu d'affirmation des identités politiques, religieuses et communautaires. C'est un monument qui incarne la durée et la stabilité, un point stratégique qui focalise l'intervention des pouvoirs et du sacré, qui fait passer des messages : la puissance d'un empereur romain, la protection de la Vierge ou le passage des compagnons qui y laissent volontiers leur marque (N. Adell-Gombert). Structure fondamentale de la route, le pont apparaît comme un lieu d'observation privilégié des usages et par conséquent des fonctions de la route.

Ce que fait la route

Revenons aux quatre fonctions de la route proposées par G. Sergi et présentées dans les dernières lignes de notre introduction : la route canalise, génère, accélère et régule. L'espace routier canalise l'attention, l'énergie militaire, technique et financière des autorités. Ce phénomène de concentration des manifestations du pouvoir répond à la nécessité de gérer les multiples dimensions du territoire. La fonction première de la route est en effet d'assurer un lien entre le lieu qu'elle traverse et l'extérieur, un espace autre plus ou moins éloigné géographiquement. Instrument de transmission et d'ouverture, elle matérialise et garantit les relations du local avec le régional ou le lointain. Dans cette perspective, la route a une capacité d'intervention directe dans le jeu des relations qu'entretiennent

les pouvoirs au niveau local. Les dédicaces antiques des ponts de Lusitanie ou de Saintes viennent ainsi sceller les liens entre les notables locaux et l'empereur romain, symbolisant le loyalisme des premiers et la bienveillance du second. La construction et les restaurations de ces monuments assurent l'intégration des lieux et de leurs populations dans l'Empire mais également la légitimité du pouvoir impérial. De même l'entretien des routes de l'Italie communale génère une collaboration entre la cité dominante et les localités de son *contado*. Géré par un pouvoir « central », le réseau routier génère à son tour de nouvelles formes de relations, de dépendances. Si la route a souvent été considérée comme une source de conflits et de contraintes, ainsi que le suggèrent notamment les sources législatives ou judiciaires, elle est également source de cohabitation, d'intérêts communs et de co-responsabilités. Le pouvoir de régulation, voire de pacification, des routes mériterait sans doute d'être étudié, permettant notamment de repenser les relations entre un centre et sa périphérie, une capitale et son royaume, en tenant compte des nécessités de chacun : des communautés locales, des autorités supérieures mais aussi des voyageurs. Cette tension permanente entre ce qui est proche et lointain, ce qui est fixe et mobile touchant à l'essence même de la route.